DIARIO BALEAR.

JUEVES 25 DE FEBRERO DE 1830.

Sta. Erena vírgen.

Sale el sol á las 6 horas y 33 minutos: se pone á las 5 horas y 27 minutos.

ARTICULO DE OFICIO.

Real órden suspendiendo el establecimiento de jueces avenidores donde no haya tribunales de comercio.

Considerando el Rey nuestro Señor que el artículo 1206 del código de comercio, en que para que pudiera observarse la disposicion del 1205 se prescribe el nombramiento de jueces avenidores en los partidos judiciales donde no hubiese tribunales de comercio, supone hecha la division de dichos partidos judiciales del reino que actualmente se está preparando, y que miéntras esta division no tenga efecto, es absolutamente imposible que lo tenga el nombramiento de los jueces avenidores que dispone el citado artículo; se ha servido resolver que hasta que se hayan arreglado los espresados partidos judiciales, quede suspenso el establecimiento de los jueces avenidores en los pueblos donde no haya tribunales de comercio; pero como por otra parte no puede dejar de llevarse á efecto en el modo posible el artículo 1205 del código, se ha dignado S. M. mandar al mismo tiempo, que hasta que se haya publicado la division de partidos judiciales, se celebren las comparecencias que prescribe aquel artículo ante los regidores decanos de los pueblos donde ecsistan los juzgados en que se deba radicar la demanda, reduciéndose por ahora el establecimiento de jueces avenidores á los pueblos en que haya tribunales de comercio, donde lo serán natos los priores cesantes, con arreglo á lo dispuesto en el párrafo 1º del art. 1206. De Real órden &c. Madrid 15 de enero de 1830.—Luis Lopez Ballesteros.

(G. de M.)

NOTICIAS ESTRANGERAS.

RUSIA.

Odesa 2 de enero.

Acaba de llegar á esta ciudad Mr. Mukhanoff, coronel de la guardia rusa, comisionado para acompañar á Petersburgo los embajadores turcos, pasando por Moscou. Mr. Mukhanoff trae consigo algunos oficiales y carruages de la corte. En el dia se ocupa en disponer lo conveniente para que el viage de los embajadores sea cómodo y agradable. Se ha dado órden para que en cada parada del camino esten prontos 200 caballos, y la salida se verificará el dia 6 ó 7 del corriente.

—Ha agradado generalmente la finura, nobleza y agrado de los dos embajadores turcos. Halil-bajá no parece asiático, sino un europeo de talento y educacion, acostumbrado á la delicadeza y trato de la sociedad mas elevada. La agradable sonrisa que siempre se nota en sus labios contrasta sobremanera con la grave y severa fisonomía que por lo comun tienen los turcos. Su conversacion y la de su segundo Nedschil-Effendi, corresponden á sus modales; y una de las cosas que mas llama la atencion es la política que usan con las damas. Para concluir su retrato describiremos su vestido: consiste en uniforme grande y pequeño, y el corte de ambos es semejante al de los cosacos. El uniforme grande se diferencia del pequeño, en el rico y elegante bordado de oro y plata que aquel tiene en el cuello y sobre el pecho. El distintivo del grado de capitan tambien le lleva en el pecho; pero no es mas que una piedra preciosa. El Sultan da estas insignias al conferir el grado.

Las comedias han escitado mucho la atencion de estos embajadores, y de todos los que componen su séquito. Uno de los ayudantes de campo de Halil-bajá, que estuvo en Ackerman con los plenipotenciarios, y que habla frances como un hijo de Paris, vió en un palco á una señora conocida suya, y al punto le pidió permiso para visitarla.

INGLATERRA.

Lóndres 2 de enero.

Los formidables preparativos que se hacen en Tolon han llamado ya la atencion de todos los políticos de Europa. El *Courier*, fundado en autoridades respetables, asegura que el objeto de estos preparativos es un ataque combinado por mar y por tierra contra Argel; pues la esperiencia ha demostrado que nada se adelanta con un bloqueo, y el gobierno frances se ha resuelto al fin á ecsigir con vigor la satisfaccion y las indemnizaciones que hasta ahora no ha podido conseguir con sus quejas y representaciones.

—La correspondencia de Douvres á esta ciudad ha venido últimamente en caballerías, cosa que no habia sucedido muchos años hace. Esta disposicion se ha tomado porque en algunos parages del camino hay de 10 á 12 pies de nieve, y es imposible transitar por ellos un carruage: mas aun viniendo á caballo se ha visto precisado el correo á dar muchos y grandes rodeos para concluir su peligroso viage.

—Los periódicos de Nueva-Yorck alcanzan hasta 13 de diciembre. Segun ellos parece indudable la pérdida de la goleta de guerra *Hornet*. En uno de estos periódicos se inserta una carta del cónsul anglo américano en la Guaira, fecha á 15 de noviembre, y de ella copiamos el párrafo que sigue:

„De un momento á otro espero me avisen de Valencia que el general Paez ha declarado á Venezuela separada, libre é independiente del resto de Colombia. Durante algun tiempo ha estado coartada la facultad de imprimir, pero mañana volverá á quedar enteramente libre. Segun noticias de Valencia, recibidas hoy, parece que alli se habia recibido órden de impedir que los individuos del congreso se trasladasen á Bogotá."

—Una carta de *Serampur* anuncia que lord W. Bentinck. gobernador general de la India, ha abolido las *Suttés* (ceremonia en la que las viudas de Indostan se queman en la misma hoguera con el cuerpo de sus maridos): esta abolicion, que se publicó primero en Benarés, ha sido muy bien recibida por los Bramas, única clase cuya oposicion se temia. Lord Bentinch ha dado esta disposicion bajo su propia responsabilidad; pero nadie duda que la direccion de la compañía la confirmará.

—De un informe presentado en Hull á una reunion de navieros aparece que la marina mercante de Inglaterra disminuye, y que la pérdida en cascos y toneladas, segun cálculo hecho, equivale á tres buques y medio al dia. Comparadas las esportaciones de los tres años últimos con las de los tres anteriores, resulta una baja de 6 millones 688 libras esterlinas. Desde 1816 asciende la disminucion en el número de buques mercantes á 2.073, que entre todos componian 304, 597 toneladas, y daban ocupacion á 12,183 marineros. Esta baja tan notable se ha verificado á pesar de la paz, cuando todos los puertos del mundo están abiertos al comercio ingles, cuando la importacion de productos estrangeros ha sido mayor que nunca, y á pesar del gran aumento de la poblacion.

(*G. de M.*)

ESPAÑA.

Madrid 8 de enero.

Acaban de fallecer en esta corte los Escmos. Sres. D. Bernardo de Riega, D. Cárlos O-Donell y D. Manuel Zappino.

El dia 29 de enero último se dignaron SS. MM. Sicilianas visitar la Real fábrica platería de Martinez. El coronel D. Pablo Cabrero, dueño de dicho establecimiento, tuvo la honra de recibirlos á la puerta, y conducirlos al obrador principal, en el que se hallaban mas de 70 operarios (1), cuyos diferentes tarbajos tuvieron á bien SS. MM. ecsaminar, llamando al parecer su atencion la variedad de máquinas, y viendo con particular agrado el resultado de cada una de ellas. En seguida se dignaron SS. MM. recorrer los obradores del ensaye, bruñido, forjado, fundicion y estampe, observando sus trabajos, y presenciando una fundicion que se ejecutó con suma celeridad y perfeccion; bajando en seguida SS. MM. al taller subterráneo, donde estan las grandes máquinas movidas por caballerías, en donde vieron tirar las planchas de plata, y beneficiar las escobillas de diferentes modos.

De vuelta al obrador principal vieron SS. MM. con particular agrado la escuela de dibujo y modelo con 24 discípulos, dirigidos en ambos ramos por el director de los Reales estudios y academia de S. Fernando D. Francisco Elías, escultor de Cámara de S. M. Católica. Continuando SS. MM. el ecsámen de todas las partes de aquel vasto establecimiento, merecieron tambien llamar su soberana consideracion las partes de grabado, cincelado, calado, y muy singularmente las diferentes labores que se ejecutaron á su Real presencia en las máquinas de reduccion, de óvalos y cuadros, plataforma, torno de Guillosé y volante, donde se acuñaron las medallas de premio que llevan el busto del REY nuestro Señor, dignándose admitir una de cada clase, en memoria de haberse dignado SS. MM. visitar el establecimiento; manifestándose muy complacidos al saber que estas son el premio que solamente por la propia mano del REY nuestro Señor se distribuye á los discípulos mas sobresalientes de la Real fábrica. Vieron por último SS. MM. una bajilla que se acababa de elaborar para el REY nuestro Señor, mereciendo su aprobacion el gusto con que están trabajadas sus piezas; y en seguida se retiraron, dejando repetidas pruebas de su elevada ilustracion, y dándolas muy espresivas de la suma bondad que les caracteriza.

(*G. de M.*)

VARIEDADES.

ARTES.

Sistema de canales, ó de la navegacion interior de Inglaterra.

Para formar un concepto ecsacto del hermoso sistema de navegacion interior que los ingleses han llevado á efecto en el término de 60 años, es preciso entrar en algunos pormenores sobre las comunicaciones hidráulicas de los grandes centros productores. En los alrededores de Manchester, el primer

(1) *Este establecimiento, que tan crecido número de operarios sostiene, paga tambien la plata que compra para elaborar á razon de un real mas de su valor en onza, es decir, á 21 reales la plata que por su ley solo vale á 20.*

canal que llama nuestra atencion, es el del duque de Bridgewater, el mas antiguo de los canales de Inglaterra. Despues de haber gastado la mayor parte de su inmensa riqueza, aquel personage ilustre cogió el fruto de su magnanimidad y perseverancia. Empero mas que las ventajas pecuniarias, le fué grata la satisfaccion de colocar su nombre entre los bienhechores de su patria. Admiremos el uso que hizo este hombre de su caudal, y de la autoridad que le daban su rango y su cuna. Presentemos tan admirable ejemplo á la imitacion de los grandes propietarios y capitalistas, titulados ó no titulados; hagámosles ver que la fama que adquieran en la misma carrera, no es debida á la estúpida admiracion de una muchedumbre ignorante y preocupada, sino al sincero reconocimiento de un siglo que sabe apreciar el mérito, y que recompensa con sus aplausos á los que contribuyen al bien de la humanidad. Las naciones, que no cesan de progresar con mas ó menos rapidez en el camino de la civilizacion, han aprendido á dar su verdadero valor á la ostentacion de un hijo inútil; y el rico que no es mas que rico, sabe que no le bastan sus tesoros para adquirir la estimacion de sus semejantes. Viva en buen hora nadando en delicias en lo interior de su magnífica habitacion; pues él mismo, disipados los frágiles objetos de su orgullo, y agotados en necias prodigalidades sus bienes, solo conservará arrepentimientos tan amargos como tardíos. Por el contrario, jamas perece la riqueza empleada en monumentos de pública utilidad, y jamas se marchitan los laureles que crecen á su sombra. Las generaciones succesivas repiten con enternecimiento el nombre del que ha contirbuido á su ventura, y la satisfaccion que le resulta de haber adquirido derechos á la gratitud de los hombres, es infinitamente mas suave y mas duradera qué todos los goces del lujo y de la vana ostentacion. Volvamos á los medios de comunicacion hidráulica, de que Manchester es punto central.

Primero.—El canal lateral del rio Sankey, por el cual se trasportan productos minerales de gran valor. Segundo.—El canal de Bolton ó Bury, ciudades que la industria ha enriquecido, que pueden considerarse como dependencias de Manchester, cuya poblacion consta de 84,768 habitantes. Tercero.—El canal de Rochedale, que se une en Manchester con el del duque de Bridgewater, y que llega hasta Halifax. ¡A quien no causa admiracion la prosperidad de esta ciudad! Baste decir que en el año de 1811, Halifax contaba en sus muros 73,415 habitantes, y que 10 años despues, esta poblacion habia subido á 92,815. Pero lo mas estraordinario es, que á pesar de tan considerable aumento, y á pesar de la prodigiosa multiplicacion de las máquinas, que tanto ahorran la mano de obra, la poblacion de Halifax y de sus cercanías, ha mejorado de condicion, en términos que el impuesto para los pobres ha disminuido notablemente. Tales son los infalibles resultados de la industria y del comercio. Cuarto y quinto.—El canal de Peak-Forest, y el de Ashton y Oldham, dos parroquias que se han enriquecido con las manufacturas de algodon, y que tienen 75,967 habitantes. Sesto y séptimo.—Los canales de Huddersfiel y Ramsden, por cuyo medio se forma una línea navegable no interrumpida desde el mar de Irlanda hasta el Océano germánico. Si á esto añadimos la navegacion de los dos rios Irwell y Mersey, los siete caminos Reales que entran en Manchester, y los caminos de hierro que van de los canales á las minas y á las fábricas; formarémos alguna idea de la actividad que debe reinar en aquel foco de industria, y no estrañaremos que Manchester, que el año de 1798 tenia 27.000 habitantes, en el año de 1821 tuviera 150,000.

No menos grande, no menos interesante, ni menos instructivo es el ejemplo que presenta Liverpool. Primero.—El vasto sistema de canales á que ha dado su nombre el puerto de Ellesmere, situado á las orillas de Mersey. Este sistema presenta una ramificacion que se estiende á Chester y á Namptwich, para recibir los productos de las abundantes salinas de estos pueblos; á Shrewsbury, y á lo interior de Gales, donde se embarcan los frutos de sus valles, y los metales de sus montes Otro ramal termina en Llandsilio, orillas del rio Dee. Este último es el mas notable, por las magníficas obras que en él ha sido preciso construir, especialmente los aqueductos de Chirk y Pont-Cysylta, el último de los cuales es ciertamente superior á todo elogio. Esta obra suntuosa está edificada sobre un torrente que se descuelga por el profundo valle de Llangollen. Tiene 127 pies de elevacion, y 1.000 de longitud, y su cubierta metálica está sostenida por columnas sólidas, aunque no muy gruesas. Barcos muy cargados, y los caballos que los remolcan, pasan con la mayor seguridad por este abismo, y dejan en Ellesmere cuantiosos repuestos de hierro, de cal y de carbon mineral.

Cansado de una larga escursion, entré en este valle una hermosa tarde de otoño, casi al ponerse el sol. Jamas esperimenté sorpresa semejante. Por entre las masas vistosas de una frondosa vegetacion que todavia conservaba su pompa y su frescura, salian torrentes de humo de las minas, caleras y manufacturas que me rodeaban: en los bordes del valle formaban un magnífico anfiteatro los pueblos y las casas del campo: en medio se alzaba, como por encanto, el puente canal, cubierto de hierro, y apoyado en elegantes columnas. Quedé arrobado por mucho tiempo en la contemplacion de estos prodigios del arte y de la naturaleza, y creo que no puede haber un espectáculo que mas satisfaccion inspire á todo hombre que ama á sus semejantes, y que cifra su ventura en la ventura de la humanidad.

Al sistema de los canales de Ellesmere se han unido posteriormente los de Kestley y Shropshire, notables en la historia del arte; el último por el uso de las máquinas para subir los barcos de un nivel á otro, y el primero por el primer ejemplo que presenta el método de hacer subir y bajar los barcos por planos inclinados, sin necesidad de represas.

Segundo.—Volviendo del Sur al Este, hácia Liverpool, que es el punto que estamos considerando, hallamos una línea de canales, cuyo principal ramal es el llamado Gran Tronco. Este nombre nos indica un canal principal, del que se derivan otros subalternos. El Gran Tronco comunica con Liverpool por medio del Mersey, con Lóndres por otros canales, con Hull por el Trente, con Manchester por el canal del duque de Bridgewater, con Birmingham por otros canales; en una palabra, con casi todas las ciudades importantes del centro de Inglaterra, por diferentes líneas de navegacion naturales y artificiales. En la direccion del Noroeste hallamos el hermoso canal de Leeds y Liverpool, que comunica con las dos ciudades de los mismos nombres. Leeds ha sacado muchas ventajas de esta comunicacion; su importancia comercial ha crecido, y por consiguiente su poblacion. El año de 1811 tenia 62,534 habitantes, y 83,726 diez años despues. Por último, en la direccion de Sur á Norte, y ya cerca de la mar, está el canal de Lancaster, que pasa por la capital del condado mas manufacturero de Inglaterra, y sigue hasta Westmoreland.

Tal es el pormenor de los medios hidráulicos que llevan á Liverpool, y de alli á todo el globo, los productos de la agricultura, de las minas y de la industria de la Gran Bretaña.

Lóndres, mucho mas favorablemente situado que Liverpool, por su posicion central y marítima, es otro punto en que se concentran muchas comunicaciones navegables. Desde luego, el Támesis, con sus corrientes tributarias, sigue el canal del regente, prolongado por otros dos, que lo unen con los canales anteriormente descritos. Con el mismo objeto se han abierto los canales de Oxford, Coventry y otros. Donde el Támesis cesa de ser navegable, empieza el canal del Támesis Severn, llamado asi porque une estos dos rios, y por consiguente los dos mares opuestos, en que desembocan los dos rios. En la orilla meridional del Támesis empiezan otros dos canales que ponen en comunicacion á Lóndres con las dos ricas y populosas ciudades Bath y Bristol. Mas hácia el sur estan tres canales, por cuyo medio la capital del imperio comunica con Bristol, el mas importante de los puertos militares, por su colocacion, por la grandeza de su arsenal, y por la escelencia de sus caminos. Otros dos canales, el del Gran Surrey, y el del Támesis, y Medway, completan el sistema de navegacion interior de que es centro Lóndres, Birmingham, Hull y Bristol son otros tantos centros de otros sistemas, á los que deben en gran parte su riqueza y su actividad.

Escocia no ofrece tan vastas ramificaciones; sin embargo, el arte ha sacado allí mucho provecho de las facilidades que presentaba la naturaleza. Así es como las bases de los rios Forth y Clyde se han unido por un canal, por el cual pueden navegar buques con velas, y pasar del mar de oriente al de occidente. A este canal se liga el de la Union, que llega hasta Edimburgo. De este modo la capital de Escocia comunica con las ciudades mas industriosas, mas ricas y mas importantes del norte de Inglaterra. La navegacion interior de que acabamos de hablar, continúa hasta Paisley, ciudad nueva, y que ya es importante por sus manufacturas y poblacion.

Otra línea de navegacion pasa del Océano atlántico al germánico. Por medio de cortes artificiales se han unido muchos lagos dispuestos por la naturaleza en direccion perfectamente rectilínea. Así se forma el canal de Caledonia, que es el mas ancho y el mas largo de todos los de la Gran Bretaña.

PALMA 25 DE FEBRERO.

ORDEN DE LA PLAZA DEL 24 PARA EL 25.

Parada, rondas, contrarondas, capitan de hospital y provisiones, sargento de idem y patrullas Córdoba.

De órden del Escmo. Sr. Capitan general de este ejército y reino—Salvador Valencia.

AL PÚBLICO.

El que quiera comprar troncos de álamo blanco y negro de los que se arrancaron delante de S. Francisco de Paula y huerto del Rey, puede acudir desde hoy, de las 9 hasta las 12 de la mañana, en el almacen inmediato al teatro. Palma 25 de febrero de 1830.—Pedro Palou, Srio. 2º

CAPITANÍA DEL PUERTO.

Embarcaciones fondeadas el dia 23 del corriente.

De Cullera el laud S. Cayetano, su patron D. Juan Florest, con 16 pasageros, géneros, arroz y trigo.

De la Nouvelle el bateo frances Espíritu Sto., su patron Gabriel Artigues, con 8 pasageros y lastre.

De Alicante el javeque S. Cayetano, su patron D. Lorenzo Oliver, con 1 pasagero, trigo y barrilla.

De Valencia el laud Sto. Cristo, su patron D. Antonio Nadal, con 4 pasageros, arroz, géneros y correspondencia.

Despachadas el 22. Para Cullera el javeque Ntra. Sra. del Cármen, su patron Jaime Vidal, en lastre.

Para Cádiz el id. Purísima Concepcion, su patron Rafael Aulí, con géneros.

Para id. el id. Ntra. Sra. del Cármen, su patron Miguel Salom, con id.

Para Tortosa la bergantina S. Antonio, su patron Gabriel Arbona, en lastre.

Para Andraix el laud S. Antonio, su patron D. Francisco Grau, con id.

Para Algeciras el id. S. José, su patron Francisco Bosch, con géneros.

AVISOS.

El sugeto que haya encontrado una carta que se perdió el 23 del corriente con el sobre á Mr. Philippe Urech, acuda á la librería de junto á la cadena de Cort y darán razon de su dueño, quien ademas de las gracias recompensará.

Quien tuviere el 2º tomo del *Compendio de la historia de España*, su autor D. José Ortiz y Sanz, y quisiere deshacerse de él, acuda á la librería de junto á la cadena de Cort.

IMPRENTA DE FELIPE GUASP.